12

CHEMINS DE FER

LIGNE DE PARIS A LYON ET DE PARIS A STRASBOURG.

RAPPORT

FAIT

AU CONSEIL MUNICIPAL DE PARIS

SUR LE TRACÉ

DE PARIS A STRASBOURG

par

VICTOR CONSIDERANT.

PARIS

A LA LIBRAIRIE SOCIÉTAIRE

10, rue de Seine.

1844

AVERTISSEMENT.

Ce rapport se divise en deux parties :
La discussion des tracés ;
La discussion des entrées dans Paris.

Sur le premier point, le conseil municipal de Paris n'a pas cru devoir adopter les conclusions de la commission et du rapporteur. Le conseil avait voté l'année dernière en faveur de la ligne de l'Yonne pour le tracé du chemin de Lyon ; il a voté cette année en faveur de la ligne de la Marne pour celui de Strasbourg.

Ces réserves faites quant au système de la majorité du conseil, le rapporteur, en publiant lui-même son travail, fait aussi les siennes, et il déclare que, dans son opinion, une ligne qui, au lieu d'aller tourner par Pontoise et Creil, rejoindrait par Meaux, à Soissons ou aux environs, le tracé circulaire, lui paraîtrait supérieure de beaucoup, et pour bien des motifs, à la ligne de la Marne.



CONSEIL MUNICIPAL DE PARIS.

RAPPORT

DE LA COMMISSION[1] DU CHEMIN DE FER DE PARIS A STRASBOURG,

Lu au Conseil dans sa séance du vendredi 24 mai 1844.

Messieurs,

Vous avez été saisis par un mémoire de M. le préfet de la Seine, en date du 18 avril 1844, de la question du tracé du chemin de fer de Paris à Strasbourg. Vous êtes appelés à donner votre avis sur la valeur relative des tracés suivants,

1° Un tracé par les vallées de l'Oise, de l'Aisne et de la Vesle, empruntant le chemin du Nord jusqu'à Creil, se dirigeant de ce point sur Compiègne, Soissons, Reims, approchant Châlons, touchant Sainte-Ménéhould et Saint-Mihiel, atteignant presque Metz à Arnaville, et remontant à Nancy. Ici nous nous arrêtons, attendu que de Nancy à Strasbourg les tracés se rejoignent, et que, d'ailleurs, nous n'avons pas eu de documents suffisants pour étudier les trois variantes du Sanon, de la Meurthe et de la Vesouse par Lunéville, ou de la Seille par Vic et par Dieuze.— Cette première ligne porte le nom de tracé circulaire.

2° Un tracé par la vallée de la Marne, traversant ou desservant les villes de Meaux, Château-Thierry, Epernay, Châlons, Vitry-le-Français, Bar-le-Duc, Commercy, Toul et Nancy. Nous désignerons cette ligne sous le nom de tracé de la Marne et de l'Ornain.

3° Une combinaison de ces deux tracés, ou tracé mixte qui se confondrait avec celui de la vallée de la Marne jusqu'à Châlons, d'où il se dirigerait sur le précédent, qu'il rejoindrait à Saint-Mard sur Aube, un peu avant l'arrivée à Sainte-Ménéhould.

(1) La Commission était composée de MM. PERRET, TAYER, LANQUETIN, MOREAU, PERRIER, HÉRARD et CONSIDERANT rapporteur.

4° Enfin plusieurs tracés passant par la vallée de la Seine ou par les plateaux de la Brie, atteignant soit Coulommiers, soit Provins, allant même jusqu'à Troyes, et dont chacun se prêterait plus ou moins heureusement à l'établissement d'un système de tronc commun aux deux lignes de Lyon et de Strasbourg.

L'examen de la question qui nous est soumise, comme toute question du même genre, se divise naturellement en deux parties très distinctes : la discussion du tracé, — l'entrée de la ligne dans Paris.

Lorsque le gouvernement consulte les conseils municipaux des villes de province sur la direction des lignes de rail-ways qui peuvent s'approcher ou s'éloigner de ces villes, il doit s'attendre à des avis fortement influencés par les intérêts respectifs des localités. Les conseils municipaux, dans ce cas, peuvent être considérés généralement comme des avocats qui font valoir chaudement les avantages du tracé favorable aux intérêts qu'ils représentent, et qui mettent vivement en lumière les défauts des tracés rivaux.

Quelque utile que soit ce rôle, il ne saurait être celui du conseil municipal de Paris. Le jugement porté par le conseil sur les tracés des grandes lignes, doit avoir un caractère tout-à-fait général et supérieur. C'est un jugement national, un jugement d'Etat que le gouvernement est en droit d'attendre de lui.

Pour que cette attente ne soit pas trompée et qu'aucune influence étrangère ne se mêle à la discussion, il est nécessaire que la question de l'entrée dans Paris soit traitée tout-à-fait à part, et que, dans l'examen des avantages respectifs de tel ou tel tracé, chacun de nous rende son esprit et sa conscience libres de toute préoccupation à cet égard.

La discussion du choix des lignes et de leur valeur relative étant entièrement dégagée de la considération des entrées, celle du choix des entrées viendra ensuite, et le conseil alors pourra, dans sa résolution finale, faire peser cet important élément de tout le poids qui lui est propre.

Ire PARTIE.

DISCUSSION DES LIGNES.

Lorsqu'il s'agit de décider la question du meilleur tracé d'une grande ligne, plus les tracés rivaux sont nombreux, plus la question se complique. Le nombre des considérations hétérogènes présentées sur tous les points, par les partisans intéressés des diverses lignes, devient très considérable, et les esprits les plus habitués aux comparaisons analytiques, sentent eux-mêmes, en pareille circonstance, la nécessité d'établir solidement des principes généraux immédiatement déduits des grands intérêts de l'Etat, capa-

bles de dominer la question de haut et de conduire sûrement aux solutions les plus satisfaisantes.

Nous allons donc essayer de poser les principes sur lesquels il faut, avant tout, s'entendre pour mener à bien la discussion.

Les principes de premier ordre se tirent des intérêts de la nationalité ; ceux de second ordre, des intérêts des localités. Posons d'abord les premiers.

PRINCIPES DE PREMIER ORDRE.

1er principe. But politique et social des grandes lignes.—Le rail-way, avec les perfectionnements qu'il a déjà reçus et ceux qu'il attend encore, est un nouveau et puissant organe de communications, de sociabilité et d'industrie. Sa première fonction, soit en importance, soit dans l'ordre des applications qu'il est permis de lui concevoir, est incontestablement celle qui consiste à relier étroitement entre eux les principaux peuples civilisés, à jeter sur le sol de l'Europe, en tout sens, des ramifications commerciales, des entrecroisements d'intérêts, des échanges d'idées et de sympathies, tels que les guerres et les conflagrations deviennent de plus en plus difficiles, et que les nations, naguère encore hostiles, liées bientôt par le réseau continental, ne soient plus désormais que comme les provinces unies d'une grande confédération européenne.

Ainsi, le système nouveau des communications rapides est appelé à parfaire l'œuvre des développements de la civilisation moderne, à asseoir définitivement la paix sur les intérêts bien entendus et étroitement liés des peuples.

Tel est incontestablement au point de vue de la haute politique et des intérêts les plus élevés de l'Etat, le but supérieur du réseau des grandes lignes de rail-way. Les avantages de prospérité, de prépondérance, et l'avenir de sécurité offert à la nation française par une union de plus en plus intime avec les autres membres du corps européen et tout d'abord avec les nations continentales voisines, tels sont les services de premier ordre que doivent rendre les grandes lignes de fer à la France.

Les avantages, décevants sous certains rapports peut-être, et, dans tous les cas, purement industriels et matériels, dont les chemins de fer sont appelés à doter les différentes parties du territoire national en les mettant en communication entre elles et avec la capitale, ne sont nullement à comparer aux services à la fois politiques et sociaux en même temps que commerciaux et industriels qu'ils rendront à la nation, en constituant de plus en plus fortement l'alliance des peuples, la solidarité européenne, et en faisant de Paris le rendez-vous général du continent, la capitale des sciences, des arts et des plaisirs, ainsi que la Bourse commerciale de l'ancien monde.

Les convenances de la destination internationale des lignes du grand réseau qui vont à la frontière, doivent donc primer de beaucoup les convenances purement provinciales. En d'autres termes, la brièveté et les avantages naturels des tracés les plus directs ne doivent, dans les lignes politiques et internationales, être sacrifiés

qu'avec beaucoup de réserve et dans de faibles limites aux avantages spéciaux des localités et aux séductions financières de la théorie des parcours partiels.

2e *principe. — Considérations économiques.* — Les grandes lignes du réseau national exigeant d'énormes dépenses de construction et ne devant pas, en général, rapporter, tout d'abord au taux courant, l'intérêt de l'argent qu'elles auront coûté, soit que l'Etat les exécute et les exploite, soit qu'il consente à se laisser dépouiller de cette haute fonction au profit des compagnies, il faut, toujours au point de vue de l'intérêt de l'Etat, tendre à réduire autant que possible la dépense du réseau national. On ne doit pas perdre de vue que des travaux de la plus haute importance réclament les ressources publiques; nous citerons entre autres les endiguements des fleuves et des rivières, les constructions des canaux d'irrigation, les améliorations des routes de terre, l'achèvement des canaux commencés, le reboisement des montagnes dénudées, etc., etc.

En conséquence, toutes les fois que le but supérieur de politique internationale que l'Etat doit se proposer en établissant une ligne, peut être atteint d'une manière satisfaisante avec une diminution des charges financières, on devra hésiter d'autant moins à réaliser l'économie présentée qu'elle sera plus considérable.

3e *principe.—Considérations stratégiques.*— Le troisième élément de premier ordre à considérer dans la question, est celui de la défense et de la sûreté du territoire national. Il est certain en effet que si, dans la prévision d'une guerre européenne, l'Etat devait trouver, pour la défense, de très grands secours dans tel tracé ou dans tel système de tracé, ce fait, d'un ordre tout-à-fait général, aurait droit à être pris en très sérieuse considération et à peser beaucoup dans la balance.

Heureusement, nous croyons pouvoir débarrasser la discussion, de ce nouvel élément de complication.

Les grandes guerres continentales, en effet, deviennent de jour en jour moins probables. L'activité industrielle et les innombrables entrecroisements d'intérêts que le commerce multiplie en Europe, ont donné déjà au systèmo pacifique une consistance et une solidité qu'il n'avait jamais atteint jusqu'à nos jours sur la terre.

L'activité industrielle se substitue rapidement, dans l'époque moderne, à l'activité guerrière, et nous avons vu depuis trente ans toutes ces grandes difficultés politiques qui, aux époques précédentes eussent fait éclater des guerres, réglées par la voie pacifique des conférences et des congrès. Or, les chemins de fer européens vont promptement développer à un degré très supérieur encore le système de l'activité industrielle et de la solidarité sociale de l'Europe, et paralyser de plus en plus victorieusement la guerre.

Mais toute puissante que soit cette considération pour atténuer, dans la discussion des tracés, l'importance des questions purement stratégiques, il en est une autre moins contestable encore et, à notre avis, tout-à-fait péremptoire. C'est que depuis le fait de

la fortification de la capitale, le système militaire et défensif de la France est entièrement changé.

Ces grandes et hardies manœuvres d'invasion qui ont jeté deux fois l'ennemi dans nos murs sont désormais impossibles. Quand Paris était ouvert, l'ennemi, profitant d'une bataille perdue par nos armes, pouvait passer à travers le cordon de nos places, et lancer audacieusement sur Paris ses colonnes victorieuses sans s'inquiéter de ses derrières : la prise de Paris terminait la guerre, et, Paris ouvert et sans défense, ne pouvait pas songer à tenir devant une armée d'une masse considérable, animée d'une grande force d'impulsion.

Aujourd'hui, il n'en est plus de même. La fortification de Paris rend à nos places frontières toute la valeur qu'elles avaient dans l'ancien système militaire. Eussions-nous perdu plusieurs batailles au-delà de la zone défensive, l'ennemi ne peut plus pénétrer dans l'intérieur de la France en laissant derrière lui les places redoutables de cette zone. Il faut qu'il s'arrête, qu'il fasse des sièges et qu'il essaie d'abord de se mettre en possession de plusieurs places voisines, de briser plusieurs anneaux de la chaîne de nos forteresses, pour assurer largement et solidement ses communications et sa base d'opération avant d'oser marcher sur les remparts de Paris.

La nécessité d'opposer à l'invasion, sur un point menacé, des forces défensives, ne peut donc plus, suivant nous, dans les circonstances actuelles, avoir cette urgence et exiger cette rapidité extraordinaire qui commanderaient à nos grandes lignes de fer, en vue de la défense et de la sûreté du territoire, certaines déviations calculées pour les seuls besoins de la guerre. Depuis la fortification de la capitale, le système défensif de la France est dans un état tel que les directions des tracés proposés nous paraissent généralement indifférentes, au point de vue de l'intérêt stratégique, le service de la défense devant se faire sensiblement aussi bien avec tel tracé qu'avec tel autre.

Pour ces motifs, et bien que nous ayons placé l'intérêt de la défense et de la sûreté de l'État parmi les objets de premier ordre, nous ne pensons pas qu'on doive donner beaucoup de valeur aux échaffaudages d'arguments bâtis sur des hypothèses stratégiques qu'on peut d'ailleurs multiplier à l'infini, dès que l'on quitte le point de vue général de l'état militaire défensif de la France tel qu'il est constitué systématiquement aujourd'hui par la fortification combinée de la circonférence et du centre.

En résumé, nous voyons que le premier objet, l'objet supérieur et principal des grands *rails-ways* de l'État consiste à relier la France, considérée comme corps de nation avec les autres membres du grand corps européen. Nous avons établi, en outre, que les intérêts de l'État et les besoins urgents des autres services publics commandaient aux esprits sages de résister à l'entraînement de l'opinion qui, long-temps froide en France au sujet des chemins de fer, se laisse emporter maintenant à un engouement tout-à-fait déraisonnable, et pousse le gouvernement à commencer des lignes sur tous les points et dans toutes les directions, comme s'il suffisait de tracer des lignes sur le papier pour qu'elles fussent construites.

En voulant des chemins de fer partout à la fois, on risque de n'avoir, pendant longues années, que des tronçons sans valeur et l'on compromet les finances de l'Etat.

Enfin, nous avons vu que, grâce à l'accroissement de forces que prend chaque jour le système pacifique de la solidarité industrielle, commerciale et sociale de l'Europe, et en considération du nouveau système militaire de la France, les arguments stratégiques devaient être de peu de poids dans le choix des tracés.

PRINCIPES DE DEUXIÈME ORDRE.

Après les considérations générales relatives aux intérêts de premier ordre, aux intérêts du corps national, viennent les considérations de second ordre, celles qui touchent seulement aux intérêts des membres de ce corps, c'est-à-dire des provinces et des localités. Nous plaçons ceux-ci au second rang, et nous devons fortement les y maintenir, quoique l'énergie de ces intérêts, leurs réclamations ardentes et un système électoral entièrement fondé sur la représentation des localités, ne tendent que trop souvent et trop puissamment à leur faire usurper le premier.

Mais tout en rejetant au second rang les intérêts des localités, tout en subordonnant la considération des services purement industriels et matériels que les grandes lignes peuvent et doivent rendre à nos provinces, aux services politiques, sociaux et commerciaux qu'elles sont, avant tout, appelées à rendre au corps national, nous ne devons pas, loin de là, méconnaître la valeur de ces intérêts secondaires. Seulement, comme les grandes lignes du réseau national sont faites avant tout pour le service et pour l'intérêt national, nous disons que le passage d'une grande ligne, dans une direction donnée, ne peut être considéré aujourd'hui que comme une véritable *faveur* faite aux localités qu'elle traverse. Or, la distribution de ces faveurs ne doit être réglée qu'à un haut point de vue de justice distributive et d'utilité publique.

En conséquence, pour déterminer les principes qui doivent présider à cette distribution des faveurs aux localités, il faut encore se placer dans la sphère supérieure des intérêts et des principes d'Etat.

Au point de vue des spéculateurs, des hommes d'affaires et des compagnies, les chemins de fer n'ont qu'un seul objet, une seule fonction, rapporter de l'argent. A égalité de dépenses d'établissement (et nous ne parlons pas même de la dépense totale, mais seulement de la partie qui incombe aux compagnies, ce qui est bien différent), la meilleure ligne, la ligne la plus utile sera toujours pour ces compagnies celle sur laquelle, dès le début même de l'exploitation, il y aura le plus de voyageurs et par conséquent le plus de recettes, la ligne la plus productive. Peu leur importe les grands résultats politiques, sociaux, économiques, les considérations d'avenir et de justice distributive ; les hommes d'affaires ne sauraient en avoir souci.

Au point de vue des principes d'Etat, au contraire, ces résultats

et ces considérations ont un poids immense. Malheureusement l'opinion publique a été tellement travaillée par les avocats des compagnies que ses instincts ont été gâtés et pervertis. Présentés sous des théories spécieuses, les principes égoïstes des spéculateurs ont peu à peu gagné les esprits et s'y sont substitués aux principes supérieurs de l'économie sociale et de la justice distributive.

Pour l'homme d'Etat, cependant, le chemin de fer ne saurait être envisagé du seul côté de la recette et du service des transports qu'il va faire dans les premières périodes de son ouverture.

Le chemin de fer, en tant que puissant moyen de communication, est un organe excitateur de la vie industrielle et de la fécondité agricole et commerciale des pays qu'il traverse.

Lorsque l'on demande, soit à l'histoire, soit aux données actuelles de la statistique, la loi suivant laquelle se distribuent sur le sol, la richesse, l'activité productive et la population, on trouve que la civilisation, l'industrie et la population s'établissent et se développent énergiquement là où la nature avait rendu les communications faciles, le long des côtes qui offrent des abris et des ports, et dans les grandes vallées où coulent des rivières navigables et des fleuves.

Les vallées ayant ainsi primitivement attiré à elles plus de population et d'activité commerciale parce qu'elles étaient en possession des voies de communication primitives, il a été raisonnable d'améliorer d'abord ces voies précieuses par de grands travaux d'art; et d'y joindre des voies nouvelles, routes de terre et canaux. C'est ce qui a généralement été pratiqué, et l'on peut dire qu'en fait de voies de communications, les plus grands travaux et les plus grandes dépenses ont été jusqu'ici affectés aux vallées, aux localités favorisées par la nature. En faisant ainsi, en améliorant les voies naturelles de communication, en complétant le système du service des grandes vallées, par des canaux et des routes de terre, l'Etat, nous le répétons, est allé au plus pressant et a agi sagement.

Mais que, aujourd'hui, en présence d'un système nouveau, *entièrement artificiel* et très puissant de communication, qui, le plus souvent, s'applique mieux, plus facilement, plus économiquement aux plateaux qu'aux vallées, on veuille se fonder sur les faveurs de la nature et sur les faveurs antérieures de l'Etat pour attirer dans les vallées, au détriment des plateaux, ce nouvel élément de fécondité et de richesse; qu'on invoque la richesse due à des communications naturelles et à des voies améliorées à grands frais par la communauté, pour attribuer encore aux localités déjà si fortement privilégiées le monopole des communications nouvelles, c'est ce que nous ne saurions ni accepter ni comprendre.

Le devoir supérieur de l'Etat se déduit du principe de la justice distributive. L'Etat doit répartir équitablement, d'après les données de la raison et du possible, les éléments de la vie et de la prospérité sur toute la surface du sol national. Il ne peut pas se fonder sur la prospérité suscitée et développée à grands frais dans telles directions données, pour adjuger à ces directions le monopole des nouveaux organes excitateurs de prospérité et d'activité industrielle; il ne peut pas fonder le privilège des faveurs nouvelles sur le précédent des faveurs, sur l'accumulation antérieure des privilèges.

Quand l'Etat exécute un grand système national de rail-ways, l'Etat ne se propose pas de faire une affaire et de spéculer ; il veut établir dans les proportions les plus larges, les plus fécondes et les plus justes, les conditions de l'unité et de la prospérité nationales.

Ajoutons deux observations importantes : c'est d'abord, que les plateaux qui sont à jamais déshérités de canaux par la nature des choses, seront à jamais déshérités de chemins de fer, si on leur retire systématiquement le passage des lignes internationales, tandis que les grandes vallées, grâce à leur activité, à leur fertilité, à leur richesse assurée et indéfiniment croissante, finiront toujours par avoir des chemins de fer pour leur propre service, si cet organe leur devient indispensable. C'est ensuite que les vallées exigent aujourd'hui et imposeront long-temps encore à l'Etat de grandes dépenses, nécessaires et légitimes, pour l'endiguement, l'aménagement et le réglement de leurs cours d'eaux. Ajoutons enfin que lorsque l'on place un chemin de fer sur le bord d'une rivière navigable ou le long d'un canal, on anéantit réellement un immense capital social dont on peut calculer rigoureusement la perte par la quantité de transport que la voie de fer enlève, dans le présent et dans l'avenir, à la voie navigable. En Angleterre, en Belgique, et déjà même en France, l'expérience prouve que les chemins de fer latéraux aux canaux tuent ces derniers. Or, la société n'est pas encore assez riche pour se permettre gratuitement de pareilles pertes sèches.

Il résulte de ces considérations que, bien loin de donner tête baissée dans la doctrine matérialiste des hommes d'affaires, qui ne se déterminent que par le poids de la recette immédiate, par la considération de la richesse créée et présente, l'homme d'Etat doit prendre en considération supérieure le principe de la justice distributive, et ne pas perdre de vue qu'un rail-way n'est pas seulement un moyen de mieux servir des localités déjà riches et bien dotées, mais encore un moyen de servir et de développer la richesse nationale par une excitation intelligente et féconde sur des zones jusque-là moins bien pourvues.

En conséquence, nous ne demandons pas que l'on dirige les chemins de fer sur les crêtes des montagnes ou dans les localités frappées d'une stérilité invincible; mais nous demandons que, toutes choses égales d'ailleurs, on n'hésite jamais à préférer, et à préférer de beaucoup, pour les grandes lignes de l'Etat, les directions des plateaux fertiles ou des vallées non encore dotées, aux vallées déjà pourvues de bonnes routes et de canaux ou de fleuves navigables.

Cela posé, les autres principes vont d'eux-mêmes : Il est évident, par exemple, que toutes choses égales d'ailleurs et tous autres principes saufs, les lignes de fer qui exigent les moindres dépenses d'établissement ou d'exploitation; qui, sans allonger le trajet total, passent à travers les localités les plus favorables au développement de la production agricole et industrielle; qui rencontrent les populations les plus fortes; qui coupent le plus grand nombre de voies de communication établies; qui passent par de plus grands centres de relations, par des étoiles de routes à plus nombreux et plus puissants rayons: il est évident, disons-nous que, toutes choses égales d'ailleurs, les tracés des lignes qui jouissent de ces avantages doivent être préférés.

Les principes généraux étant déduits, nous allons passer en revue les tracés rivaux, et faire connaître les argumens présentés pour leur défense par les ingénieurs qui les ont respectivement étudiés, et pour les intéressés qui les soutiennent. Nous mettrons en regard les critiques apportées par les adversaires. Examinons comparativement d'abord les trois premiers tracés.

EXAMEN COMPARATIF DES TROIS PREMIERS TRACÉS.

Les partisans du tracé nº 1, dit chemin circulaire, font valoir d'abord des considérations stratégiques qui, nous le reconnaissons, auraient, au point de vue de la défense du territoire et de l'approvisionnement rapide des places fortes, une grande valeur, si nous étions encore sous l'empire du système d'attaque et de défense que la construction de l'enceinte bastionnée de la capitale a totalement renversé. Ce chemin, qui relierait directement (ou indirectement, par les canaux et les rivières qu'il rencontre) la plupart de nos places du nord et du nord-est, était, en quelque sorte, comme le grand *chemin du rempart* de la France ; on l'a appelé le chemin des places fortes. Il est vrai, cependant, que, longeant la frontière et prêtant le flanc sur toute la ligne, il serait coupé aussitôt que l'ennemi serait supposé s'être engagé quelque peu sur notre territoire. On pourrait établir toutes sortes d'hypothèses, faire et défaire beaucoup de plans de campagne à l'appui de l'opinion que l'on tiendrait à défendre : les réflexions que nous avons déduites ci-dessus, nous dispenseront de nous arrêter ici, et d'attacher trop d'importance à des prévisions désormais, nous l'espérons, plus fictives que réelles.

Le tracé circulaire dessert Compiègne, où convergent les transports qui se font par les canaux du nord, pour Paris et Rouen ; Soissons, important marché de céréales, qui concourt, pour une part notable, à l'approvisionnement de la capitale : il passe à Rheims, ville de 40,000 âmes, un des principaux centres industriels de la France, dont la production s'élève à près de 80 millions de francs, et dont les transports, disent les partisans du chemin, dépassent de beaucoup tout ce que peuvent offrir les villes réunies de la vallée de la Marne. Ce tracé n'exige, pour atteindre Metz, qu'un embranchement de 17 kilom. (d'Arnaville à Metz), tandis que tous les autres, sauf le tracé mixte, en exigent un de 48 kil. (de Frouard à Metz).

Metz, ville de 45,000 âmes, l'une de nos places fortes de premier ordre, est appelée à prendre une grande part dans nos relations avec l'Allemagne. Si Strasbourg est destiné à servir d'intermédiaire et de point de passage à nos relations avec l'Allemagne méridionale et la Suisse, Metz est appelé au même rôle à l'égard des provinces rhénanes et de la Prusse. Déjà un courant considérable s'est formé dans la direction de la Moselle, depuis qu'un service de bateaux à vapeur a été établi sur cette rivière, de Metz à Coblentz, où ce service rejoint la ligne de navigation du Rhin. Il est très important d'ouvrir à la France cette nouvelle porte sur l'Allemagne, — l'Allemagne, à

laquelle tous les grands intérêts de la politique, de la civilisation et de la paix nous commandent de nous souder fortement.

C'est ici le lieu d'observer que Mannheim est, dans le système des chemins de fer du nord de l'Allemagne, un nœud principal, et que déjà le rail-way, qui doit joindre Mannheim à Sarrebruck, par Kaiserlautern, est décrété. Il est vrai que ce chemin, qui traverse les montagnes de la Bavière rhénane, ne paraît guère devoir être considéré que comme un chemin houillier ; mais on assure qu'une seconde ligne qui, partant de Mayence, rejoindra la précédente par Sarrelouis, doit être mise bientôt aussi en exécution.

Toutefois, il ne faut pas se dissimuler qu'un chemin de fer de Metz à Sarrebruck, et même à Sarrelouis, présenterait de grandes difficultés, et qu'on sera probablement conduit, tôt ou tard, pour mettre l'Alsace en communication avec les magnifiques gissements houilliers de Sarrebruck, à jeter de ce point un embranchement qui, remontant la vallée de la Sarre, rejoindra à Sarrebourg la grande ligne de l'Allemagne.

Quoi qu'il en soit, nous en avons dit assez pour montrer combien Metz est une ville importante, et quel rôle de premier ordre elle doit jouer dans l'organisation de nos rapports avec l'Allemagne.

Malheureusement pour le tracé n° 1, le bénéfice de ces considérations ne lui est pas acquis ; car, malgré la brièveté relative de son embranchement sur Metz, il n'en laisse pas moins Metz à 385 kilom. de Paris, distance précisément égale à celles que présente le tracé par les vallées de la Marne et de l'Ornain. Le tracé mixte, par Châlons et Sainte-Ménehould, offrirait seul, de Paris à Metz, une réduction qui ne serait pas moindre de 46 kilom.

Tous les motifs, tirés de l'importance de Metz, tant comme porte de grande communication de la France avec l'Allemagne du nord, que comme place de premier ordre, doivent donc, dans la discussion des titres respectifs des trois premiers tracés, peser en faveur du troisième, dit tracé mixte.

Mais revenons. Les partisans du tracé n° 1 ou tracé circulaire font valoir le nombre et l'importance des villes placées sur cette ligne, et ils exhibent et groupent des chiffres qui lui donnent la supériorité, soit sous le rapport de la population agglomérée, soit sous celui de la population spécifique, c'est-à-dire de la population uniformément répartie par kilomètre courant. Cependant, en examinant de près ces calculs, il est facile de voir que ces chiffres sont un peu travaillés, et que cette différence est due à ce que la population de Châlons est comptée au profit de la ligne de Reims, tandis que la population de Reims n'est pas portée au profit de celle de Châlons. En faisant rectification de cette erreur commise par les défenseurs du tracé n° 1, on trouverait, dans la comparaison des trois premiers tracés, que, sous le rapport de la population agglomérée, la ligne de la Marne et de l'Ornain viendrait au premier rang, celle de l'Aisne au second, et enfin, le tracé mixte au troisième.

Au reste, autant que nous avons pu en juger au milieu des assertions contradictoires des parties intéressées, nous croyons que, sur les deux premières lignes, les populations sont à peu près également denses, ou que, du moins, ces deux lignes sont destinées à recevoir la même quantité de circulation. Le tracé de la Marne et de l'Ornain n'est-il pas très fondé en droit, lorsqu'il revendique avec force, pour lui, la population de Reims, en démontrant que

Reims, après tout, sera encore plus près de Paris, avec un embranchement de fer et même sans embranchement, par la ligne de la Marne, que par celle de l'Aisne? Cela ne saurait nous sembler douteux.

Si de la question des populations et des intérêts commerciaux, nous passons aux questions d'art, nous entendons les partisans du tracé n. 1 en résumer la défense en ces termes (1) : « Ce tracé, disent-ils, se développe dans les vallées faciles et merveilleusement disposées de l'Oise, de l'Aisne et de la Vesle ; partout il est à ciel ouvert. Le sol sur lequel il est tracé, a permis de l'établir à faibles pentes ; nulle part de ces tranchées considérables qui précèdent et suivent les nombreux souterrains des autres tracés, et aucun ouvrage d'art important ne se trouve à faire sur plus de la moitié de son parcours. Il n'y a, pour ainsi dire, qu'à poser les rails sur le terrain ; il serait facile de livrer à la circulation, au bout de deux ou trois années, toute la portion entre Creil et Sainte-Ménéhould, et de faire jouir ainsi, en très peu de temps, les villes de Pont-Saint-Maxence, Compiégne, Soissons, Fismes Reims, Châlons et Sainte-Ménéhould des avantages de cette nouvelle voie. Avec dix à onze millions, le gouvernement pourrait faire les terrassements et les travaux d'art et disposer le chemin à recevoir les rails. Il n'y a que deux grands ponts à construire, l'un sur l'Oise, à Compiègne, l'autre sur la Meuse, près Saint-Mihiel, etc. »

Les adversaires de cette ligne ne sauraient contester la facilité générale de son tracé, cependant ils font remarquer que la somme des pentes est plus considérable que sur la ligne de la Marne. Ils ajoutent que MM. Payen et Thirion, ingénieurs chargés des études du chemin circulaire, ont diminué, dans une mesure considérable, les frais de ce tracé, en multipliant dans une proportion inouie, le nombre des passages à niveau qui ne s'élèvent pas, selon leur mémoire, à moins de deux cent seize, et qui sont établis tout aussi bien sur les routes royales ou départementales et sur les chemins vicinaux de grande communication, que sur les chemins vicinaux ou ruraux ordinaires.

Examinons maintenant, sous le rapport du tracé, la ligne de la Marne.

Les sinuosités nombreuses de cette rivière ont forcé l'ingénieur chargé du projet, M. Marinet, de franchir fréquemment les contreforts de la vallée, pour ne pas courber et allonger la ligne outre mesure. On passe sept fois la Marne, de Paris à Château-Thierry, sur des ponts précédés et suivis de grands remblais. On rencontre, en outre, trois souterrains, à Armentières, Chezy-l'Abbaye et Nanteuil, formant ensemble une longueur de plus de 2,000 mètres. Ces souterrains sont précédés de tranchées ayant jusqu'à 19 mètres de profondeur. Les nombreuses levées, jetées transversalement dans la vallée de la Marne, font remarquer les adversaires de cette ligne, élèveraient la hauteur des eaux et arrêteraient les dangers des inondations. L'accident arrivé à la chaussée de Mareuil, sur laquelle se trouve établie la route départementale, et qui a été rompue par la force des eaux, malgré le pont de dé-

(1) *Observations presentées à l'enquête ouverte dans le département de la Marne*, etc., par les délégués du conseil municipal et de la chambre de commerce de Reims, page 33.

charge dont elle était munie, menacerait sur une grande étendue les remblais de M. Marinet.

Entre Château-Thierry et Vitry-le-Français, ce tracé offre encore l'inconvénient d'une huitième traversée de la Marne.

De Vitry à Nancy les pentes deviennent assez fortes ; on rencontre à Cousances un souterrain de 616 mètres, précédé de tranchées de 20 mètres de hauteur.

Enfin, ce tracé ne peut éviter un souterrain courbe à Liverdun; il traverse trois fois la Moselle, qu'il atteint dans un passage étroit où doivent se placer ensemble le chemin de fer, le fleuve, le canal et la route royale.

Voici, au reste, comment les adversaires de ce tracé résument leurs principales objections :

« Quatre souterrains droits et un courbe, ayant ensemble 2,954m, qui se traduiront par 3,143m, et même plus par la nécessité probable d'un autre souterrain à Loxeville; huit barrages de la vallées de la Marne et plusieurs rétrécissemens fâcheux de cette vallée.

» Des talus trop droits et même escarpés sur plusieurs points ;

» Des difficultés à l'entrée de la vallée de la Moselle, que le chemin est obligé de traverser trois fois à fort peu de distance, et dont le débouché à Frouard est hérissé d'obstacles. »

Vous n'attendez pas, Messieurs, que nous vous engagions ici dans les controverses relatives aux estimations de dépenses des constructions des chemins rivaux ; nous ne pouvons avoir la prétention de mettre d'accord les affirmations contradictoires des hommes de l'art qui soutiennent les différens projets. Les éléments et le temps nécessaires pour une vérification sérieuse nous manquent d'ailleurs; seulement nous dirons qu'en jugeant d'ensemble, il nous a paru que la ligne de la Marne est très travaillée, et exige des ouvrages d'art, des tranchées et des remblais coûteux et fort nombreux, tandis que le tracé circulaire, si toutefois l'on acceptait ses trop nombreux passages-à-niveau, se conduit dans des conditions plus faciles. Ce tracé, à égalité de longueur, grèverait donc moins l'état. Or, comme la distance à construire pour le chemin circulaire de Creil à Nancy est de 340 kilom., tandis que celle de Paris à Nancy, par la Marne est de sept kilom. plus longue, il nous paraît hors de doute que l'exécution du projet de la Marne exigerait des dépenses plus considérables que la partie restant à construire du chemin circulaire.

M. Marinet, et après lui les défenseurs du tracé de la Marne, cherchent bien, il est vrai, à établir que le tronc commun de Paris à Creil ne pourrait faire simultanément, sans recevoir une nouvelle voie, le service du Nord et celui de Strasbourg. Nous n'attacherons pas à cette assertion plus d'importance qu'elle n'en a et qu'elle n'en mérite, et nous maintenons, sous le rapport de l'économie d'établissement, la supériorité du chemin circulaire à tronc commun sur celui de la Marne.

Mais le côté vulnérable du tracé circulaire, c'est la longueur relative de son développement total, qui dépasse de 61 kilomètres, longueur effective, la distance de Paris à Nancy par la vallée de la Marne. Cette différence doit même être portée à 85 kilomètres, si au lieu de prendre les distances effectives on réduit les longueurs à l'horizontale en tenant compte des pentes.

Ces différences considérables de longueur se traduiraient en temps par les durées suivantes :

	DE PARIS A NANCY.	DE PARIS A METZ.	DE PARIS A STRASBOURG.
Tracé circulaire.	13 h. 37 min.	12 h. 54 min.	18 h. 40 min.
Tracé de la Marne.	11 h. 34 min.	12 h. 57 min.	16 h. 37 min.
Tracé mixte.	11 h. 51 min.	11 h. 7 min.	16 h. 54 min.
	»	»	»

Le tracé circulaire allongerait donc de plus de deux heures le trajet de Strasbourg, ce qui empêcherait que jamais ce trajet pût se faire sans engager une partie de la nuit. Cet allongement de parcours, l'accroissement des frais d'exploitation et des charges des voyageurs, enfin une augmentation de durée telle que par l'un des tracés, le voyage de nuit peut être évité pendant cent jours de l'année, de Paris à Strasbourg, tandis qu'il ne l'est jamais par l'autre, a paru à votre commission si grave, au point de vue des relations de la France et de l'Allemagne, que malgré les avantages incontestables sous plusieurs rapports, présentés par le tracé circulaire, et malgré les souterrains, les ponts, les tranchées et les travaux d'arts de la Marne, elle a cru devoir repousser positivement et décidément celui là et lui préférer le dernier.

Il a paru à votre commission inadmissible de faire passer par Pontoise un chemin dont le pont de Kell est le but.

Le tracé mixte, par Châlons et Sainte-Ménéhould, rapproche Paris et Metz de 55 kilomètres, comparativement aux deux autres tracés, sans allonger le trajet de Strasbonrg de plus de 8 kilomètres, comparativement à la plus conrte de ces deux lignes.

Ce tracé gagne, de Paris à Metz, près de deux heures (1 heure 50 minutes) sur la ligne de l'Ornain, et ne perd que 17 minutes sur Strasbourg. Enfin, il économise la construction des 31 kilomètres en sus, qui séparent Frouard d'Arnaville, et que nécessite l'adoption de la ligne de l'Ornain. Ce sont là de graves motifs en sa faveur ; malheureusement les pays que parcourt ce tracé ne paraissent pas susceptibles d'être fécondés par le passage d'un rail-way au même degré que les environs de Bar-le-Duc, de Commercy et de Toul. D'ailleurs, si le besoin s'en fait sentir plus tard on pourra toujours, par un embranchement partant de St-Julien et se dirigeant sur Arnaville, abréger considérablement la distance de Paris à Metz.

L'ensemble des considérations qui précèdent ont déterminé votre commission a préférer la ligne de la Marne et de l'Ornain aux deux autres, malgré les objections graves qu'on peut faire à celle-ci, tant sous le rapport des frais d'établissement, qu'eu égard aux voies de communications, routes, rivières et canaux dont cette ligne est déjà ou sera bientôt pourvue.

Nous allons maintenant passer aux tracés appartenant au système du tronc commun aux chemins de Strasbourg et à celui de Lyon.

Déjà plusieurs de ces tracés vous sont connus : vous les avez étudiés, messieurs, lorsque vous avez été appelés à donner votre avis sur le projet de chemin de fer de Paris à Lyon.

SYSTÈME DU TRONC COMMUN.

Nous mettrons immédiatement de côté les lignes auxquelles l'année dernière vous avez refusé votre adhésion, en vous rappelant toutefois que le système du tronc commun avait été pris en très sérieuse considération par le Conseil, et que si la ligne de l'Yonne l'a emporté dans votre esprit sur les lignes rivales, il a fallu, pour faire pencher la balance en sa faveur, des considérations relatives à des allongemens de parcours et à des souterrains considérables imposés par les tracés de celles-ci.

Or, messieurs, depuis l'année dernière, grâce à l'expérience heureuse, faite sur le chemin d'Orléans, de pentes dépassant le maximum de 5 millimètres, des conditions entièrement nouvelles ont été offertes aux tracés. En conséquence de cette révolution survenue dans l'économie des lignes de fer, un nouveau tracé, dont l'étude a été achevée récemment, nous a été soumis. Votre commission, à une très grande majorité, mais non pourtant, je dois le dire, à l'unanimité, a trouvé ce nouveau tracé très heureux ; elle a pensé d'ailleurs que le Conseil ayant à prononcer aujourd'hui sur des élémens dont il n'était pas en possession à une époque antérieure, ne se déjugerait nullement en acceptant une solution supérieure et à celles qu'il avait rejetées et à celle qu'il avait acceptée à cette époque. Au reste, sur cette question même du chemin de fer de Lyon, nous avons eu sous les yeux l'exemple de retours considérables. Pour n'en citer que deux, nous dirons que le conseil-général de la Côte-d'Or, qui avait voté d'abord en faveur de la ligne de l'Yonne, a passé avec l'amélioration antérieure des tracés, à la ligne de Troyes et de la Haute-Seine. M. le comte Daru, rapporteur de la commission supérieure, qui avait tant contribué lui-même à la faveur de la ligne de l'Yonne, n'a pas hésité à abandonner cette ligne et les conclusions de son grand travail, dès que la commission supérieure et celle des ponts et chaussées eurent renoncé au souterrain-monstre du Mont-Afrique. Ce percement étant abandonné, la ligne de la Haute-Seine devient en effet la plus courte de toutes celles qu'il est possible d'imaginer pour gagner Lyon par la Bourgogne. Cette nouvelle ligne n'offre même, de Paris à Beaune, que 1,782 mètres de plus que le tracé qui perce le Mont-Afrique, différence absolument insignifiante. Ainsi s'évanouissent les raisons supérieures de brièveté précédemment invoquées en faveur de l'Yonne. Mais décrivons le tracé nouveau.

Ce tracé, qui peut partir à volonté de la barrière des Vertus, de la barrière du Trône ou du voisinage de la nouvelle Force, s'élève par le Morthras sur les plateaux de la Brie, il passe par Tournan, Rauzois et Provins, et atteint Troyes après avoir parcouru la ligne la plus directe possible. L'accour-

cissement qui en résulte pour le tronc commun, comparativement à l'ancien tracé par Lagny et Villenauxe, est de plus de 13 mille mètres. L'économie dans la construction est considérable. Le nouveau tracé supprime non seulement tout souterrain de Paris à Troyes, mais de Paris à Dijon il reste constamment à ciel ouvert. De Paris à Dijon cette nouvelle ligne réalise un accourcissement de 17 kil. sur le plus court tracé par la vallée de l'Yonne, nous voulons parler de celui qui se dégage de cette vallée par celle de l'Oze et qui exige pour descendre dans le bassin de la Saône un souterrain de 3,720 mètres au col de Blezy, et des pentes de 9 millimètres, tandis que le nouveau tracé, sans souterrain aucun, ne présente pas de pentes supérieures à 8 millimètres.

La ligne nouvelle, si rapide, si droite, si économique pour le chemin de Lyon, n'allonge celui de Strasbourg que de 10 kilom.; ce serait à peine quelques minutes de retard pour l'arrivée des convois de Paris à Strasbourg, ou réciproquement. Mais, en réalité, le trajet sur cette ligne doit être plus rapide que sur celle de la Marne; car ces 10 k. d'allongement sont plus que compensés par le retard des convois dans les souterrains de la Marne. La longueur de la ligne de Paris à Troyes, servant de tronc commun, n'est pas moindre de 150 kilom. C'est une épargne du tiers de la longueur de la ligne de l'Allemagne. L'économie financière, résultant de l'adoption de ce tronc commun, doit, au moins, s'élever à 50 ou 60 millions.

Ce tracé, qui traverse les plateaux de la Brie, plateaux fertiles, mais privés de toute voie de communication par eau, qui dessert Provins dont le marché de céréales est un des plus grands centres d'approvisionnements de Paris, ne cotoye aucune ligne de navigation existante. Il traverse Troyes, Bar-sur-Seine, Châtillon, et assure à Dijon la possession de la ligne du Havre à la Méditerranée. Troyes et ses environs, depuis Romilly, contrebalancent à eux seuls en importance et en population toutes les villes de la vallée de l'Yonne.

On avait invoqué, en faveur de la ligne de l'Yonne, les intérêts et les sollicitations du département de la Nièvre. Nevers va être relié à Paris par un prolongement du chemin de Vierzon.

Enfin, Messieurs, tandis que l'Etat a doté déjà de 100 millions le bassin de l'Yonne, pour y ouvrir deux grandes lignes de navigation, de Paris à la Saône et à la Loire, la haute Seine n'a rien obtenu et ne peut rien prétendre de semblable. Si dans cette occasion unique, la Brie et la haute Seine n'obtiennent pas une ligne de chemin de fer, elles resteront à jamais déshéritées de toute grande voie de communication.

On fait à la ligne de Strasbourg, par Troyes, une objection. Entre Troyes et les environs de Vitry, où elle coupe la Marne et regagne la vallée de l'Ornain, elle rencontre, dit-on, des pays déserts. La vérité est que dans cette partie de son trajet, le rail-way en question traverse deux plateaux crayeux sur une longueur, ensemble, de 30 à 35 kilom. au plus. Les bassins de l'Aube, de la Haute-Marne et la vallée de la Braine, que ce chemin coupe transversalement, ne sont certes point des pays déserts, et la valeur industrielle de la totalité de la ligne, ne saurait être mise sérieusement en doute. Que l'on fasse une objection semblable au tracé qui quitte la ligne de Troyes à Bouchy-le-Repos pour se diriger sur Vitry par Sésane et Lafère-Chemep-

noise, parcourant ainsi, sur une longueur très considérable, le plateau crayeux de la Champagne ; nous le concevons si bien que nous n'avons pas même songé à vous parler de cette ligne. Mais cette objection ne saurait atteindre le tronc commun, bifurqué sur la vieille et industrieuse capitale de la Champagne.

Outre ceux que nous venons d'énumérer rapidement, le tronc commun par Troyes offre un avantage extrêmement précieux, c'est un accourcissement très considérable des communications du bassin de la Saône avec les bassins de la Marne, de la Meuse et de la Moselle.

Nous ne nous étendrons pas davantage sur les titres du nouveau tronc commun direct et sans souterrain, par Provins et Troyes. Ils nous paraissent trop bien établis au point de vue des intérêts financiers de l'Etat, de la brièveté des parcours, de la justice distributive et de la facilité d'exécution pour avoir besoin d'être défendus par une longue argumentation. Ce tracé n'a que deux défauts, celui d'être venu trop tard, et celui d'être trop économique. Nous ne nous dissimulons pas que ce dernier tort est grave par le temps qui court : une ligne qui permet de satisfaire les grands intérêts de l'Etat, en supprimant ou en ajournant plusieurs autres lignes est nécessairement destinée à de fortes attaques. Mais, si elle a contre elle, par le caractère même de sa supériorité au point de vue de l'intérêt général, de puissants intérêts particuliers, cela ne nous semble pas une raison pour l'abandonner, — au contraire.

Ainsi donc, Messieurs, examen fait des différens projets, jugeant en premier lieu sur le mérite des tracés en eux-mêmes, votre commission vous propose de placer au premier rang le système du nouveau tronc commun de Paris à Troyes par Provins, récemment étudié par M. l'ingénieur en chef Dausse, et décrit dans son Mémoire du 4 mars dernier. En second rang, mais à une distance considérable en arrière, elle vous présente le tracé de la Marne ; elle écarte enfin le tracé circulaire qui tourne par Pontoise et Creil.

IIe PARTIE.

ENTRÉES DES CHEMINS DE FER DANS PARIS.

Les différents tracés étant examinés en eux-mêmes, il nous reste à nous occuper du choix de l'entrée dans Paris ; c'est une question fort grave ; pour la résoudre, nous vous demanderons la permission d'exposer, comme nous l'avons fait, en ce qui concernait les tracés, les principes généraux qui, suivant nous, doivent commander le sujet. Ces principes se tirent de deux ordres de considérations distinctes, que nous allons brièvement déduire.

Ier PRINCIPE.

Changement de figure des villes.

L'étude de la formation et du développement successif des cités fait connaître les lois suivant lesquelles elles se modifient et se transforment. Quelques habitations s'établissent d'abord sur un point attractif de la population ; d'heureuses conditions de commerce et d'industrie y conduisent une population croissante : des maisons, des édifices publics, religieux ou administratifs, s'élèvent bientôt, plus ou moins régulièrement groupés dans le voisinage les uns des autres, et constituent un centre de vie et d'activité. La cité est fondée.

Mais le temps, qui marche, amène plus d'aisance, plus de richesse, des besoins nouveaux et une manière de construire déjà plus confortable. La population s'accroît toujours. Sous l'influence de ces conditions, la ville doit s'étendre.

Les constructions de cette seconde période se dissémineront-elles uniformément autour de la ville primitive ? Nullement ; elles se groupent généralement, au contraire, pour former un nouveau quartier, plus riche, plus florissant, plus attractif que le premier. Au bout d'un temps donné, l'ancien centre d'activité sera donc déplacé ; il se portera vers le nouveau quartier, en raison directe de la supériorité d'attrait de celui-ci.

Le temps et les progrès, qui ont amené cette seconde période, en amèneront une troisième, et ainsi de suite, jusqu'à ce que la ville

ait atteint le *maximum* de population auquel il lui est donné de parvenir.

Or, sans entrer dans l'examen détaillé du mouvement de transformation, il est évident, par exemple, que si la ville est assise dans une vallée resserrée et étroite, les nouveaux quartiers resteront dans la vallée, allongeront indéfiniment la ville, et transporteront le long d'un axe unique le centre d'activité, — résultat forcé, mais qui n'a rien d'heureux, au contraire. Les villes placées dans de semblables conditions, étroites et effilées, n'atteignent jamais un grand développement, ni une grande force de constitution.

Si la ville est située dans une vallée ouverte, les nouveaux quartiers, tendant à se juxta-poser successivement les uns contre les autres, et en même temps à rester voisins de la ville primitive, tourneront autour de celle-ci ; les centres successifs d'activité seront donc transportés circulairement autour du centre originaire, et le mouvement rotatoire des quartiers nouveaux accroîtra proportionnellement la cité sur tout le pourtour de son périmètre. Ici, rien de fondamentalement fâcheux.

Mais si, par des circonstances quelconques, le centre, de plus grande activité, après avoir tourné ainsi autour du centre de figure, change tout à coup de direction pour s'échapper de l'assiette même de la ville ; s'il se jette hors de la vallée, où la masse de la ville est assise ; s'il va chercher une assiette nouvelle en atteignant un plateau ou en descendant, après s'être élevé sur les hauteurs, dans une vallée voisine ; si cette déviation arrive, alors il n'y a plus accroissement proportionnel de la ville ancienne par intussusception, ou par juxta-position concentrique, il y création d'une ville nouvelle.

Quand les choses ont pris cette direction, si de grandes mesures de prévoyance ne viennent en arrêter le mouvement fatal, le sort de l'ancienne ville est décidé : elle entre dans sa période de décadence. Les raisons en sont très simples. La ville neuve, en effet, ne se contente pas d'attirer à elle tout l'accroissement de la population ; elle attire nécessairement encore une portion de plus en plus forte de la population de la vieille ville. La ville nouvelle se dilate en accaparant tous les éléments nouveaux, et soutire peu à peu les anciens éléments eux-mêmes. Elle s'étend, s'embellit et s'épanouit rapidement, pendant que la vieille ville s'épuise, perd ses classes riches, puis ses classes commerçantes, puis les classes aisées, et tombe dans un état d'allanguissement et d'abandon, dont elle n'est plus destinée à se relever.

Cette histoire est celle de beaucoup de villes en France, en Europe et dans l'Ancien Monde. — Vous le savez mieux que personne, et vous n'avez que trop de raisons de le redouter, Messieurs, cette histoire menace de devenir celle de Paris

Or, Paris est aujourd'hui la ville la plus attrayante de l'Europe et du monde. Sa puissance attractive est telle, que vous venez de voir, au moment de l'ouverture de l'Exposition des produits de l'in-

dustrie, une affluence vraiment prodigieuse d'étrangers l'envahir en quelques jours. Calculez ce que va devenir Paris quand sera exécuté le réseau de fer qui doit relier cette capitale à toutes nos provinces, à toutes nos frontières de terre et de mer, à tous les peuples du continent !

Paris, loin d'avoir atteint aujourd'hui l'état stationnaire, verra doubler sa population dans un temps plus court qu'on n'oserait le penser peut-être.

Il nous paraît résulter incontestablement de ces faits que le mouvement centrifuge qui emporte aujourd'hui la population et qui détermine la construction des quartiers nouveaux, doit être combattu par un ensemble systématique de moyens des plus puissans, capables de ramener le centre d'activité au centre de figure et de l'y fixer. Sinon, Paris est destiné à sortir bientôt de la vallée où il est assis aujourd'hui, à crever comme il l'a déjà fait plusieurs fois sa ceinture de remparts, et à franchir ses limites naturelles, les hauteurs du nord et du nord-ouest. Dès lors, la formation d'une ville nouvelle devient inévitable dans un temps donné : Un ***Paris neuf***, s'éloignant de plus en plus du Paris actuel, lequel portera promptement le nom de ***Vieux-Paris***, descendra dans la plaine de Clichy, et ne tardera pas à s'étendre entre Neuilly et Saint-Ouen, sur les deux rives de l'autre pli de la Seine.

Si l'on songe à l'étendue de terrain couverte aujourd'hui par des quartiers sortis de terre depuis vingt ans à peine ; si l'on songe à l'énorme accroissement d'activité, de relations de toutes sortes, et par conséquent de population et de constructions que le réseau des grands rail-ways européens, dont Paris sera le nœud capital, doit amener dans ses murs, on ne saurait révoquer en doute l'extrême rapidité du développement excentrique, tout-à-fait parasite et désastreux, dont le Paris actuel est menacé par l'aveugle mouvement des choses, mouvement surexcité lui-même par les intérêts actifs des grands spéculateurs.

Or, Messieurs, pour rentrer immédiatement dans la question spéciale, n'est-il pas évident que les débarcadères des chemins de fer sont doués d'une force attractive très grande, proportionnelle à l'importance des lignes, et à la valeur industrielle et commerciale des pays qu'elles parcourent, ou de ceux dont elles monopolisent les relations ? N'est-il pas évident dès lors, que si l'on voulait sérieusement combattre le mouvement fatal qui entraîne le centre d'activité de Paris au delà des coteaux du nord et du nord-ouest, il fallait se garder d'établir, dans ces régions dangereuses, aucune tête de chemin de quelque importance, et qu'aujourd'hui, que le mal est fait, le conseil de la ville doit intervenir de toute son autorité pour peser sur les décisions de l'administration supérieure, et empêcher que le mal n'empire ?

Les Batignolles et la plaine de Clichy ont déjà les débarcadères du Havre et du chemin du Nord, c'est-à-dire le commerce de l'Amérique, de l'Angleterre, de la Belgique et des pays septentrionaux.

Ils monopolisent de même celui de nos plus riches, de nos plus actives, de nos plus industrieuses provinces. Jeter encore au nord et au nord-ouest de Paris la tête du chemin de Strasbourg; ajouter à ces points beaucoup trop puissants déjà pour l'avenir de la ville, une virtualité nouvelle, ce serait aller contre toutes les doctrines de haute édilité, de sagesse et d'avenir dont vous êtes si profondément pénétrés, et que vous avez exprimées dans maintes occasions avec une très grande énergie.

Dominée par ces principes qui sont les vôtres, votre commission a formulé cette première conclusion négative. — « Il importe au » plus haut degré aux intérêts généraux, actuels et à venir, de la » cité parisienne, que la tête du chemin de fer de l'Allemagne ne » soit pas transportée vers les régions du nord ou du nord-ouest » de la ville. »

Ce principe négatif a été suivi du principe positif suivant: « Le » débarcadère du chemin de Strasbourg doit être placé, autant que » possible, en sens inverse du mouvement de déplacement de la » population, afin de contrebalancer de toute la force qui lui est » propre, les causes de la déviation qui entraîne aujourd'hui le » centre de l'activité des affaires extérieurement à l'assiette natu» relle de Paris. L'emplacement le plus capable de satisfaire à cette » haute condition est, aux yeux de votre commission, renfermé » entre la barrière du Trône, la rue du faubourg Saint-Antoine, le » boulevart Contrescarpe et la Seine. »

IIe Principe.

Considérations topographiques.

Etudions maintenant la question à un autre point de vue, et posons dans toute sa généralité le problème des embarcadères en ces termes :

Etant donnée l'assiette topographique d'une grande ville établie dans un vaste bassin sur les deux rives d'un fleuve, bornée au nord et au sud par des hauteurs sur les pentes desquelles la cité s'élève, quel est le système d'emplacement des embarcadères, le plus favorable aux intérêts des voyageurs et du commerce, et de la cité tout entière?

Le problème ainsi posé dans ses termes généraux et naturels est si facile à résoudre, que la solution n'a pas besoin d'être déduite d'argumens intermédiaires. Chacun répondra, en effet, que les bords du fleuve constituant *le seul diamètre horizontal* du bassin de la ville, les embarcadères des chemins de fer doivent être situés sur cet axe principal, en amont et en aval du fleuve et sur les deux rives.

Il est clair en effet que les quatre grands emplacements ainsi dé-

terminés, sont en rapport d'horizontalité avec la presque totalité de l'assiette de la ville, et que par conséquent les relations si multipliées que chacun des quartiers doit entretenir avec les têtes des chemins de fer, s'opéreront généralement, dans cette seule hypothèse, sur un plan horizontal. Tandis que si les embarcadères sont placés aux extrémités do tout autre diamètre, nécessairement tous les quartiers de la ville, sauf celui de l'embarcadère même, sont forcés, pour y atteindre, de gravir des pentes plus ou moins raides. Les emplacements sur les hauteurs sont donc, au point de vue des principes les plus élémentaires de la bonne circulation, des fautes d'autant plus graves que les pentes sont plus longues et plus fortes. Ces principes peuvent, sans doute, comme tous les principes du monde, être modifiés dans leurs conséquences directes par d'autres éléments do la question; mais ils ne nous en paraissent pas moins constituer la règle générale de laquelle il ne faut s'écarter que pour de graves motifs.

Ces principes s'appliquent d'autant mieux à Paris, et à la détermination de l'entrée de ses chemins de fer, que la double ligne de ses quais, bien que ceux-ci n'aient pas reçu encore toutes les améliorations dont ils sont susceptibles et qu'ils recevront sans aucun doute, est encore unique dans le monde, et constitue déjà une des plus grandes et des plus belles artères de circulation que l'on puisse souhaiter aujourd'hui à une capitale.

Si l'on ajoute à cette considération cette observation non moins importante que l'amont et l'aval de Paris contiennent les nœuds des quais avec ces boulevards intérieurs et extérieurs qui forment à la ville une double ceinture de grande circulation, on reconnaîtra sans peine que les têtes des chemins de fer ne sauraient, en système général, être mieux placées que dans les localités avoisinant les quatre points principaux que nous indiquons à l'amont et à l'aval de Paris.

Mais ce n'est pas tout : les chemins de fer, il ne faut pas se le dissimuler, l'expérience l'a déjà appris ailleurs et elle nous l'apprendra bientôt, sont destinés à porter aux canaux et aux rivières desquels ils seront trop rapprochés, un coup dont beaucoup de lignes navigables ne se relèveront pas. Il est démontré que le chemin de fer de Rouen à Paris peut transporter sans perte, de son point de départ à son point d'arrivée, et dans l'état imparfait où sont encore les moyens do traction mécanique, la tonne de marchandise au prix do 7 francs. Le même transport, par le système le plus économique de remonte fluviale, revient à douze francs rendu seulement à la Briche-Saint-Denis.

On doit donc reconnaître que toute l'économie du système des arrivages de l'immense approvisionnement de la capitale, peut être profondément troublé, et même totalement révolutionné par tel ou tel choix d'emplacement des débarcadères.

Si donc l'on veut empêcher que le commerce, assis de toute antiquité parisienne sur les rives de la Seine, ne soit transporté vio-

lemment à des distances énormes des quais de la capitale, à six ou sept kilomètres de cet axe principal, dont les fonctions, dans le haut intérêt de stabilité, de conservation et d'avenir dont nous parlions tout à l'heure, doivent être de rappeler la population vers le centre de figure rentré en possession du mouvement des affaires; si l'on veut régénérer le vieux Paris, maintenir le Paris actuel et sauver les quais, il faut évidemment disposer les choses de manière à apporter le formidable courant nouveau que vont créer les communications artificielles des chemins de fer, dans la direction même de ces anciennes communications naturelles qui ont créé et développé Paris, et fait si long-temps sa prospérité et sa grandeur.

Sans nous étendre davantage, et pour ne pas développer outre mesure ce rapport déjà trop étendu, nous formulerons la conclusion que votre commission croit suffisamment justifiée par ce qui précède, à savoir : « Que les emplacements naturels de l'arrivée » des chemins de fer dans Paris, sont indiqués par la disposition » même de la vallée dans laquelle la capitale est assise; que ces » emplacemens ne sont autre chose que les localités mises par la » nature même en rapport d'horizontalité avec l'assiette générale » de la ville, localités qui avoisinent à des distances plus ou moins » considérables les bords du fleuve en amont et en aval de Paris, » tant sur la rive droite que sur la rive gauche; qu'il y aura tou- » jours, en principe, avantage à rapprocher des quais le plus pos- » sible les têtes des grands rail-ways, et de la Seine, en arrière, les » débarcadères des marchandises; qu'enfin, dans l'espèce, et pour » la tête du chemin de Strasbourg, les convenances topographiques » générales s'accordant en tout point avec les graves principes d'é- » dilité ci-dessus invoqués, cette tête de chemin doit être amenée » dans l'espace compris entre le faubourg Saint-Antoine et la » Seine. »

VALEUR POLITIQUE ET SOCIAL DE L'AVENIR DE PARIS.

Il nous restait, Messieurs, à nous demander, en pure juridiction de conscience, de quel poids doivent peser, dans nos conclusions finales, les considérations municipales et parisiennes relatives à l'entrée en ville des différens tracés. La question est délicate; heureusement, la réponse est facile.

Pour peu, en effet, que l'on veuille songer aux conséquences de la création d'un nouveau Paris au-delà des hauteurs du nord et du nord-ouest, on reconnaîtra que la désertion, l'abandon et l'épuisement du Paris actuel, qui en résulteraient nécessairement dans un temps donné, constitueraient en réalité une calamité véritablement nationale.

Autant la capitale de la France est destinée à devenir glorieuse, splendide et puissante, si toutes ses forces acquises et celles qu'elle doit acquérir encore, sont concentrées sur l'amélioration, la régénération et l'extension proportionnelle et harmonique du Paris actuel; autant serait triste, désolant et honteux le spectacle d'une vieille et noble cité mourant peu à peu de langueur et d'épuisement à côté d'une parvenue plus ou moins brillante de la spéculation et des affaires.

Que de richesses perdues par les particuliers, et à quelles ruineuses nécessités se verraient réduits et la municipalité et l'Etat! D'un côté, dans la vieille ville, il faudrait, aux frais de la commune et aux frais de l'Etat, entretenir les ruines des vieux édifices et des anciens monumens, devenus quasi inutiles, mais qu'on ne pourrait cependant se résoudre à laisser tomber. Il faudrait continuer à paver, à éclairer, à surveiller. Les dépenses et les frais d'entretien croîtraient plutôt qu'ils ne diminueraient; et pourtant la vie se retirerait visiblement de la vieille ville avec les populations riches, aisées et actives. De l'autre côté, dans la ville nouvelle, il faudrait élever des édifices et des monuments nouveaux. Des églises, des théâtres, des mairies, des colléges, enfin tout ce qui est nécessaire à une population remuante et puissante, il faudrait bien donner tout cela à la nouvelle ville. Les administration civiles et politiques arriveraient un peu plus tard; et le palais des rois, qui, de la rive gauche, est venu en suivant le mouvement spiroïdal de la population et des accroissements successifs, jusqu'au Louvre, puis au Palais-Royal, et enfin aux Tuileries, finirait un beau jour par se trouver assis à Neuilly, sur les bords du second pli de la Seine. — Voilà ce qui arriverait.

Or, dans l'ère nouvelle où l'humanité est entrée et où le système de ces communications rapides, qui centupleront les relations des peuples civilisés, est destiné à la faire avancer si rapidement; dans l'ère de l'activité pacifique et industrielle substituée à l'activité guerrière, les influences réciproques, les prépondérances politiques, commerciales et sociales ne s'établiront et ne se consolideront plus à coups de canon. Les grandes conquêtes et les unions des peuples ne se feront plus que par le cours spontané des choses, par la liberté des volontés, et par l'effet du jeu des *grandes forces attractives*. On verra les capitales et les grandes cités de l'Europe rivaliser à l'envi pour *attirer* dans les pays dont elles sont les centres, la plus grande somme de vie industrielle, commerciale, scientifique et artistique. A l'aspect de l'effet prodigieux, du concours inoui que produisent déjà nos fêtes quinquennales de l'industrie, les autres capitales s'émeuvent. Déjà Vienne et Berlin annoncent les prochaines Expositions que l'Autriche et la Prusse se hâtent de préparer. Des faits semblables révèlent assez dans quelle carrière de rivalités nouvelles et de campagnes pacifiques les peuples sont désormais lancés.

Hé bien! si les grands principes d'édilité, si le système de l'économie distributive et de la répartition des forces et des ressources de Paris sont compris de haut et bien dirigés d'ici à vingt années, il est certain que Paris, qui est la capitale de la France, sera en voie de devenir, à cette condition, la capitale attrayante de l'Europe, la Bourse commerciale du monde, et de faire graviter sur lui, comme des satellites, par la force de son attraction propre, par la seule puissance de son foyer de civilisation, le système tout entier des grandes villes européennes et des capitales des nations.

Si cela est vrai, comme nous ne saurions en douter, quelles ne sont pas désormais l'importance et la valeur de l'avenir de Paris, au point de vue de l'avenir de la France ?

Il nous paraît donc établi par la perspective de ces conséquences qui, pour être toutes nouvelles, toutes modernes et vraiment grandioses, n'en sont pas moins cependant réelles et positives puisqu'elles se produisent déjà et tendent visiblement à se produire dans une mesure chaque jour plus large; il nous paraît établi, disons-nous, que les intérêts généraux de la cité parisienne, outre le poids matériel énorme dont ils pèsent dans la balance de la richesse totale de la France, sont encore identiques avec les intérêts généraux les plus élevés du pays. C'est surtout dans ce sens, au point de vue de cet ascendant politique et social qu'il exerce sur les peuples voisins, et qu'il est appelé à exercer avec une force bien autrement grande encore après l'exécution du réseau européen, que Paris est véritablement la tête de la France. Il en résulte donc que les considérations qui touchent à l'économie de la vie, à l'existence, à la constitution, à l'avenir de grandeur ou d'affaiblissement de la capitale, de la tête du corps national, sont plus que jamais des intérêts français, des intérêts politiques et des intérêts sociaux de premier ordre.

Nous pouvons donc en toute sûreté de conscience attacher, dans la balance des tracés, un poids des plus considérables, au choix des entrées à Paris; et certes, en regard des raisons puissantes qui dans la discussion précédente, ont, à nos yeux, supériorisé tel tracé à tel autre, nous ne croyons pas nous compromettre en disant hautement que les plus fortes de ces raisons sont loin de contrebalancer un événement aussi funeste que serait un déplacement décisif de l'assiette de Paris.

Or, Messieurs, pour faire application de ces conclusions, nous remarquerons tout d'abord que le chemin circulaire se soudant au chemin du Nord, entre à Paris par la tête de ce dernier. Ce chemin circulaire, fût-il plus avantageux que les autres tracés, et c'est ce que votre commission a jugé négativement quoiqu'elle en ait loyalement exposé tous les titres, cette considération eût bien suffi à elle seule pour lui faire condamner et rejeter ce chemin de toutes ses forces.

Ce rapport était suivi d'un projet de délibération dont la deuxième partie, que nous allons reproduire, a été pleinement adoptée et votée par le conseil municipal. Quant à la première partie, concernant les tracés, le conseil, tout en maintenant la plupart des principes généraux du rapport, a pris des conclusions différentes, favorables au tracé par la vallée de la Marne, et qui maintenaient son vote de l'année dernière sur la ligne de Lyon par la vallée de l'Yonne.

DEUXIÈME PARTIE DU PROJET DE DÉLIBÉRATION

ADOPTÉE PAR LE CONSEIL MUNICIPAL DE PARIS, DANS SA SÉANCE DU VENDREDI 31 MAI 1844.

Le Conseil,

. . . .

En ce qui concerne le choix des embarcadères à Paris :

Considérant que les plus graves motifs font au Conseil chargé des intérêts généraux de la cité, un devoir de combattre énergiquement le déplacement de la population, et de maintenir la ville dans son assiette actuelle ;

Considérant que le développement d'un foyer nouveau et trop puissant d'activité dans les régions situées au nord et au nord-ouest de la cité, eu égard surtout à la direction actuellement imprimée au mouvement du centre de plus grande activité des affaires, tendrait à créer dans ces régions une véritable *Nouvelle Ville* ;

Que la création de ce *Paris neuf* dans la plaine de Clichy entraînerait dans un temps donné le dépérissement et la ruine du Paris actuel ;

Que ce fait ne serait pas seulement le bouleversement complet de la plus grande somme d'intérêts agglomérés qu'il y ait sur le continent ; qu'il ne constituerait pas seulement une grande calamité urbaine et municipale pour Paris, mais encore une véritable calamité nationale, eu égard à l'influence que la capitale du pays exerce et doit exercer de plus en plus fortement à l'avantage de la France entière sur les relations commerciales, industrielles, politiques et sociales de toute l'Europe ;

Considérant d'autre part que l'emplacement naturel des embarcadères des chemins de fer arrivant sur une une ville assise dans

un grand bassin, borné au sud et au nord par des hauteurs, est généralement et sauf exceptions qui doivent être fortement motivées, l'axe horizontal de la vallée lui-même ;

Que les embarcadères placés sur cet axe, à l'amont et à l'aval de la vallée, sont seuls en rapport d'horizontalité avec l'assiette générale de la ville ;

Qu'à Paris nommément, les quais et les boulevards se réunissant en plusieurs nœuds, à l'amont et à l'aval du fleuve, offrent aux chemins de fer des artères de circulation magnifiques pour répandre les voyageurs dans la ville entière ;

Qu'il est souverainement important d'ailleurs, pour les hautes raisons d'édilité et de conservation ci-dessus déduites, de diriger sur les rives de la Seine le nouveau courant commercial que les chemins de fer sont appelés à substituer à l'ancien courant des communications naturelles ou artificielles du fleuve ou des canaux ;

Que si l'entrée par l'amont de Paris, rive droite, s'éloigne de la tête du chemin de fer du Hâvre, par compensation elle se rapproche de l'embarcadère des lignes d'Orléans, de Nantes, de Bordeaux et du centre ;

Délibère :

Il y a lieu de choisir pour l'arrivée du chemin de fer de Strasbourg l'emplacement situé entre la Seine et la rue du faubourg Saint-Antoine, à l'exclusion de tout autre plus au nord, et ce, malgré l'économie considérable que trouverait la ville, dans une vue d'intérêt présent et en sacrifiant l'avenir, à donner un embarcadère commun au chemin de Strasbourg et au chemin du Nord.

S'appuyant sur les considérants ci-dessus, par les mêmes principes, les mêmes motifs, et pour parer aux mêmes inconvéniens, le Conseil émet le vœu que le chemin de Chartres s'embranche sur le chemin de Versailles, rive gauche, à l'exclusion du chemin de Versailles, rive droite.

A ce vœu le Conseil ajoute la manifestation d'un regret, celui de n'avoir pas été consulté, préalablement à la présentation aux Chambres, sur un projet de loi concernant une question qui touche à un si haut point les intérêts et l'économie générale de la cité.

Paris. — Imprimerie Lange Lévy et comp., rue du Croissant, 16.